

Степанов Игорь Валерьевич

канд. юрид. наук, доцент, полковник полиции

Никишин Александр Владимирович

канд. юрид. наук, член-корреспондент РАЕН,

старший преподаватель, подполковник полиции

Селезнёв Владимир Игоревич

старший преподаватель, подполковник полиции

ФГКОУ ВО «Санкт-Петербургский университет МВД России»

г. Санкт-Петербург

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИ ОСМОТРЕ МЕСТА ДТП

Аннотация: в статье рассмотрены технические средства, используемые при осмотре места дорожно-транспортного происшествия. Представлены преимущества и недостатки используемых технических средств, а также перспективы дальнейшего развития. На взгляд авторов, использование 3D-сканирования в совокупности с качественно выполненной фотосъемкой при осмотре места дорожно-транспортного происшествия весьма разумно и эффективно, что в дальнейшем позволит повысить качество и точность схем места совершения административного правонарушения (объемных 3D-схем), что в последующем приведет к более быстрому воссозданию событий ДТП и изобличению виновных лиц.

Ключевые слова: расследование, осмотр места происшествия, дорожно-транспортное происшествие, автомобиль, 3D-сканирование, административное расследование, регулирование дорожного движения, статистические данные, количество снимков, специальная аппаратура.

На современном этапе развития российского общества, да и мирового сообщества в целом одним из приоритетных направлений развития, несомненно, является обеспечение безопасности дорожного движения. Анализ статистических

данных даёт основания утверждать, что аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам.

Так, по данным статистики, за первое полугодие 2019 года количество ДТП в г. Санкт-Петербурге снизилось на 1,7% (2370) по сравнению с прошлым 2018 годом. Однако в отдельных районах Санкт-Петербурга отмечен рост количества ДТП по сравнению с другими (например, в Василеостровском районе +6%, в Центральном +14,2%). Число погибших сократилось на 24,1%, однако число участников, которые в результате ДТП получили ранения, возросло на 0,5%. Относительно снизилась и тяжесть последствий ДТП.

В качестве основных видов ДТП за первое полугодие 2019 года можно выделить столкновения ТС (1012(+4,7%)); наезд на стоящее ТС (99(+15,1%)); наезд на пешехода (830(6,7%)); наезд на препятствие (147(12,5%)). Если же брать в пример другой субъект, например, Мурманскую область, то можно отметить, что там также прослеживается, что количество участников, получивших ранения от ДТП больше (в среднем 88 человек в месяц), нежели погибших (в среднем 4 человека погибает в месяц в результате ДТП), но по сравнению с г. Санкт-Петербургом в разы меньше, собственно, как и самих ДТП (в среднем 66 ДТП происходит в месяц).

Несмотря на то что отдельные показатели идут на спад, проблема качественного осмотра места ДТП, а также его расследования, которые в дальнейшем повлекли серьезные последствия, является достаточно актуальной в настоящее время. Важно отметить, что осмотр места происшествия по делам о ДТП является одним из основных первоначальных следственных действий, поэтому от того, насколько качественно он будет выполнен, зависит успешность последующего расследования.

Осмотр места ДТП достаточно сложен, поскольку должен быть проведен в довольно короткие сроки (особенно если он проводится при интенсивном движении автотранспорта) и предполагает охват большого количества следов и объектов на месте ДТП. Необходимо также заметить, что осмотр места ДТП

является ключевым для проведения всех последующих судебных экспертиз. В связи с чем возникает необходимость проведения более качественного осмотра ДТП, поскольку от этого зависит результат дальнейшего расследования дела. Поэтому очень важно то, как будут сфотографированы автомобили, с каких сторон и т. д. Необходимо также запечатлевать автомобили, не имеющие никаких видимых повреждений, нетронутые автомобили, так как иногда приходится отражать в протоколе и те части, которые не пострадали в результате ДТП. Количество снимков должно быть таким, чтобы в последующем эксперт или специалист смог восстановить положение автотранспорта, участвующего в ДТП. К тому же современная фотоаппаратура позволяет в достаточной мере сделать пригодные для экспертиз кадры.

В настоящее время производить качественный осмотр места происшествия практически невозможно без применения научно-технических средств. С помощью специальной аппаратуры можно установить такие параметры дорожного участка, как уклон (подъем), коэффициент продольного и поперечного сцепления. В этой связи, на наш взгляд, было бы достаточно эффективно внедрение современных технических средств, которые бы позволили автоматизировать некоторые аспекты осмотра места ДТП (например, составление схемы ДТП), а также снизили бы процент влияния человеческого фактора. Перспективно было бы широкомасштабное использование фотограмметрических технологий и технологий 3D-сканирования. Данный метод довольно распространен во многих сферах геодезии, строительства, архитектуры и др. как один из наиболее точных и быстрых средств получения объемной модели объекта.

В среднем для того, чтобы провести качественный осмотр места ДТП посредством 3D-сканирования, необходимо около 15 минут (временные затраты минимальны при использовании данного метода). В конечном результате сканирования отражаются: 1) место, где произошло ДТП; 2) ширина проезжей части с указанием количества полос, направления движения, дорожная разметка и дорожные знаки, а также технические средства регулирования дорожного движения на данном участке; 3) положение автотранспорта после ДТП (обязательно

необходимо связывать с какими-либо ключевыми объектами на месте ДТП); 4) объекты, находящиеся в непосредственной близости с местом ДТП (автобусные остановки, газоны, лесопосадки, магазины и т. д.); 5) в каком направлении двигались участники и т. д.

При всем наличии положительных сторон 3D-сканирование имеет также и свои недостатки. Например, при помощи данного технического средства невозможно просканировать объекты, которые не являются по своей натуре объемными (следы жидкостей, частицы лакокрасочного покрытия, частицы рассыпавшихся фар, следы скольжения и т. п.). Данный недостаток все же можно устранить посредством выставления специальных конусов по периметру необъемного объекта.

После сканирования места ДТП вырисовывается компьютерная трехмерная модель, после этого уже в схему заносятся остальные надписи: названия улиц, автомобилей, расстояние и т. д. При использовании данного метода фальсификация данных при составлении схемы полностью исключена, так как схема и «облако точек» сохраняются единым файлом, который нельзя изменить. Данные, полученные в результате сканирования места ДТП, хранятся на электронных носителях. Преимущество заключается еще в том, что посредством данного метода за сутки можно обработать порядка 20 ДТП, что значительно ускоряет процесс последующего расследования.

На современном этапе развития общества и автотранспортной инфраструктуры большинство транспортных средств оборудованы видеорегистраторами, записывающими процесс движения, а также камерами, установленными на отдельных участках дорог и перекрестках, что также значительно упрощает процесс расследования, поскольку может зафиксировать ДТП с полной точностью.

На основании выше изложенного, на наш взгляд, использование 3D-сканирования в совокупности с качественно выполненной фотосъемкой при осмотре места ДТП весьма разумно и эффективно, что в дальнейшем позволит повысить качество и точность схем места совершения административного правонарушения (объемных 3D-схем), что в последующем приведет к более быстрому

воссозданию событий ДТП и изобличению виновных лиц. Необходимо совершенствовать существующие на данном этапе развития технические средства осмотра места ДТП и разрабатывать более новые, которые бы устранили недостатки и неточности предыдущих, что, в свою очередь, в значительной степени упростило бы работу сотрудников органов внутренних дел и снизило роль человеческого фактора при осмотре места ДТП, а также дальнейшее его расследование.

Список литературы

1. Жулев В.И. Расследование дорожно-транспортных преступлений: метод. рекомендации / В.И. Жулев, А.В. Степанищев. – М., 2004.
2. Несмейнов А.А. Актуальность применения технологий 3D-сканирования при проведении экспертных исследований на месте дорожно-транспортных происшествий / А.А. Несмейнов, И.С. Щербаков, Д.В. Седов // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. – 2016. – №14–1.
3. Никишкин А.В. Развитие организационно-правового обеспечения деятельности ГИБДД как фактор снижения числа дорожно-транспортных происшествий на автодорогах России // Региональная информатика – 2008 (РИ-2008): материалы XI Санкт-Петербургской международной конференции. – 2008. – С. 142–143.
4. Никишкин А.В. Подразделения полиции по обеспечению безопасности дорожного движения: их место в системе органов исполнительной власти Российской Федерации / А.В. Никишкин, А.В. Вашкевич // Мир политики и социологии. – 2019. – №4. – С. 153–156.
5. Сретенцев А.Н. К вопросу о совершенствовании деятельности по организации осмотров мест ДТП / А.Н. Сретенцев, К.С. Ломов // Наука и практика. – 2015. – №4.
6. Степанов И.В. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения. Состояние, проблемы, пути совершенствования / И.В. Степанов, Ю.А. Грачев // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2015. – №4 (68). – С. 175–178.